(23)

C11/14

CON LA FUERZA AEREA ARGENTINA

Seis años han pasado, la gloría y el sinsabor de la guerra de Malvinas no se han desvanecido.

por MAXI GAINZA

Ellos afrontaban 400 millas de mar helado invernal en reliquias de un solo motor, de las guerras de Vietnam y medio Oriente, para ir a lanzar unas pocas bombas de hierro sobre la mas sofisticada flota que jamas haya salido a combatir, sin sistemas de navegación (Rolan, Doppler o inerciales) sin computadoras integradas de bombardeo, sin radares de busqueda o detección, nada; ellos navegaban a la estima y bombardeaban a ojo, mientras esquivaban la artillería y los misiles en el estrecho de San Carlos, lo llamaban "El corredor del Infierno"; y después venían los Harriers con sus invencibles Sidewinders, y nuevamente 400 millas de mar helado, sin esperanzas de rescate sobre la mayor parte del recorrido y con la única alternativa de aterrizar sus inolvidables aviones triangulares en pistas con hasta 90 nudos de viento.

Sabían de las pocas chances de retornar de estas misiones. Un piloto que salia por segunda vez en su Skyhawk o Mirage, sabía que estaba viviendo en tiempo prestado o que otro piloto -un amigo- caería en lugar de él.

Pero seguían saliendo y muchos volviendo hasta el mismo día final -amargo para ellos- cuando las banderas blancas ondearon sobre los techos de Stanley.

Yo esperaba que, algún día, me iba a reunir con estos compatriotas mios, quienes seis años después han ganado el respeto de muchos Británicos, y me han permitido mantener alta mi frente "Argie" mientras vivía en Inglaterra durante y despues de esta triste guerra; incluso soñé volar con ellos... sí, y en un Mirage!

Parecía un sueño imposible, hasta que encontré al Vicecomodoro FLORALT, las ultímas navidades en Buenos Aires, un inteligente y noble Oficial retirado de la Fuerza Aérea, de 63 años; Floralt me había escrito una vez a Londres pidiendome un artículo en una revista que hablaba muy bien de los pilotos de la F.A.A., el ahora deseaba devolverme un favor.

"Dejelo por mí cuenta" me dijo cuando dejabamos el "Richmond" un antiguo y elegante café en la tradicional calle Florida. Floralt, entendí enseguida, tenía amigos en las altas jerarquías. Cuando unos pocos días después lo acompañe al despacho del Jefe del E.M.G.F.A.A., Brigadier General CRESPO, escuché que este ultimo lo trataba de "Señor"; lo mismo hacía el Brigadier JULIA (Comandante de Operaciones Aéreas), que acompañaba al Jefe E.M.G.; había sido (Floralt) instructor de ellos en la lejanía del tiempo.

"Es una pena que nos visite por tan poco tiempo" dijo Crespo al final de la entrevista "casi no tenemos tiempo para organizarle una gira completa por nuestras bases".

Le contesté que con solo una Base me sentiría satisfecho.

CONTI///-

"En ese caso podría ser Tandil, ...no lejos de aquí" dijo "Es una Base de Daggers". Y posiblemente halle algunos pilotos de Malvinas, aun en este tiempo del año (licencias anuales).

El Dagger, yo sabía, era el Mirage 5 (Israelí). "¿Habría alguna posibilidad de ...volarlo?" dije, observandolo a Floralt por ayuda.

"No hay razón para que no sea así" contestó Crespo, "Alli tienen algunos bipostos y dado que Ud. es un piloto"...

Aproveché mi suerte y avancé un poco más "¿Estarian Uds. de acuerdo en que yo escribiera esta experiencia en la revista PILOT?".

"Tiene libertad de acción" contestó Crespo, agregando que me trasladarian en un "Guaraní" de la F.A.A. Y más, pude llevarme conmigo a mi hijo.

La Base Aérea de Tandil se encuentra a unas 200 millas al sur de Bs. As., y a 90 de la costa atlántica. Está instalada en una planicie agrícola, al norte de la ciudad de Tandil y a poca distancia de las sierras que se yerguen hacia el sur, como antiguas islas volcanicas en un vasto mar de pastos naturales, bajo un cielo azúl. Es el hogar del Grupo 6 de Caza de la VI Brigada Aérea, cuyo Escuadrón sufrió las mayores pérdidas de la guerra -once aviones en total, de los cuales nueve cayeron por acción de los Sidewinders de los Harriers,

Cuando el Guaraní detenia su carrera de aterrizaje, en una mañana de enero, ví dos pequeñas figuras triangulares que volaban en viraje cerrado a la izquierda en un circuito corto de aterrizaje. Aterrizaron, lanzaron sus paracaídas de frenado y despejaron la pista antes de que nosotros iniciaramos el carreteo a plataforma.

Estacionamos cerca de la linea de prueba de los Dagger y nos encontramos con el Comodoro VALERI, el Jefe de Base, y el Mayor DORADO, Jefe de Escuadrón. Pero una mala noticia me esperaba, "Los dos bipostos estan fuera de servicio" me dijo este último disculpandose "Recibimos ayer un telex de Dassault diciendonos que debiamos revisar el asiento eyectable, algun accidente por ahí, en el mundo, sin duda...". Era un hombre muy sereno, alto y delgado, vestido en un traje de vuelo increiblemente sencillo, sin placa de identificación, sin brevet; solo una tarjeta de genero con su insignia de grado pegada en su pecho y un pañuelo en su cuello a cuadros escarlatas y azules, que sugerían su condición de piloto de caza; un pequeño distintivo con un mapa de las Islas en disputa cocída sobre su manga derecha que lo reconocian como veterano de Malvinas.

Dorado me ofreció mostrarme, como alternativa, el simulador de vuelo "Es tan bueno como el avión mismo", me dijo "si no mejor! "Tratando de consolarme, sin dudas". Entonces, subimos a un auto con Floralt, que me acompañaba tambien en el víaje, junto a un niño de siete años, de ojos muy abiertos allí, comportandose con su mejor conducta: mi hijo MARCOS.

CONTI///-

Viajamos hasta el otro extremo de la Base por una recta carretera bordeada de platanos, cuyo follaje se mecía al sol. Se llamaba "Avenida Malvinas Argentinas". A nuestra izquierda se extendia un campo de trigo, ya maduro ~~en un~~ color oro viejo. A nuestra derecha otro cuadro de verde, joven maíz ; si no fuera por los hangares, que sobresalian sobre el maíz y ~~la de~~ las colas de los Daggers, que se mejaban los dientes de un dragón, cualquiera pensaria que estabamos en una típica "Estancia", bien organizada.

A un kilometro -aproximadamente- de andar llegamos a una rotonda, en el medio de la cual se alza la silueta hermosa de un Gloster Meteor, sobre un pilar de concreto: una reliquia de tiempos mas felices, en que Británicos y Argentinos corrian juntos a la fama.

"Un hermoso avión, el Meteor!". Floralt musitó en mis melancolicos pensamientos "Inolvidable... lo volabamos casi directamente, empezando por el "Prentice", después unas pocas lecciones en el "Dove" para tomarle la mano al tren triciclo y potencía asimetrica. Como teniamos solo Gloster monoplazas, el Instructor nos guiaba desde la torre en el primer vuelo solo. En mi primera salida la radio se descompuso...", El hablaba de sus recuerdos, tal como acudían a su memoria.

El simulador fue incorporado después del 82 al Escuadrón y refleja algunas de las mejoras que la F.A.A. empezó a llevar a cabo un sus Unidades Mirage/Dagger despues de la guerra, con mucha ayuda de Israel. Lo mas notorio es un sistema de navegación y bombardeo integrado por computadora que se proyecta en un HUD. Ironicamente Marconi, había estado desarrollando tal sistema para los Daggers Argentinos, justo antes de la guerra y su prototipo era este que yo ahora veía montado en la parte superior del panel de instrumentos. "Tratamos de no golpearlo cuando entramos en la cabina" me dijo Dorado, menteniendo una expresión adusta.

El asiento eyectable Martín-Baker, tuvo un mucho mejor tratamiento "Todas nuestras eyecciones fueron exitosas" dijo Dorado, "dandole una palmada" aun aquellas que ocurrieron fuera de los limites oficiales del sistema. "Un Oficial se había eyectado a bajo nivel mientras volaba fuera de control a 500 nudos y vivió.

"Buen hombre es Mister Martín Baker" agregó Dorado, en esa manera calma de él...", lo tendríamos que invitar algun día a un "asado"...